

CCTP

Etude développement territorial et fluvial

Partie centrale du canal de Bourgogne

De Pouilly-en-Auxois à Venarey-Les-Laumes

VNF

2023

Préambule

Infrastructure historique et patrimoniale, support de déplacement doux et d'itinérances, le canal de Bourgogne bénéficie aujourd'hui d'un rayonnement touristique international et d'un potentiel de développement indispensable à valoriser. Il présente de nombreux atouts sur le plan environnemental, patrimonial, culturel et de loisirs de pleine nature, pour les habitants qui vivent à ses abords mais également un potentiel touristique pour les territoires. Il constitue ainsi un trait d'union entre la Saône et l'Yonne, formant un support d'aménités qu'il convient de valoriser.

Long de 242 kilomètres reliant par une voie à petit gabarit dit « Freycinet », l'écluse 114-115Y de Migennes à l'écluse 76S de Saint-Jean-de-Losne, ce canal comme véritable identité du territoire, a une vocation touristique et de plaisance.

Cette voie canalisée permet de distinguer sur son itinéraire trois tronçons.

De Saint-Jean-de-Losne à Pouilly-en-Auxois, fort d'une attractivité et d'une fréquentation importante, ne souffre que de sa notoriété, que ce soit de par l'implantation d'un tourisme de luxe avec le spot national des péniches-hôtels, ou par la renommée du terroir de la capitale Bourguignonne.

A l'autre extrémité du canal, de Migennes à Venarey-Les-Laumes, la fréquentation est essentiellement soutenue par la présence de plusieurs bases de location de bateaux, de la plaisance privée et de quelques croisières de péniches-hôtels.

La partie centrale entre Pouilly-en-Auxois et Venarey- Les-Laumes est la moins fréquentée du canal de Bourgogne. Marqué par la présence de nombreux ouvrages spécifiques ce tronçon présente de nombreuses caractéristiques qui en font autant sa richesse que sa faiblesse. En particulier, l'échelle d'écluses dans la vallée de Marigny-le-Cahouet (40 écluses sur 16 km) dissuade parfois les plaisanciers et nécessite d'importants coûts d'investissement et de gestion pour être modernisée. La gestion de ce tronçon par VNF se doit donc d'être adaptée à la situation, tout en prenant en compte la volonté des territoires et leur implication dans le développement des différents usages.

Table des matières

Préambule	2
I- Eléments de contexte.....	4
II- Lancement de l'étude.....	6
II-1 : Une situation favorable.....	6
II-2 : Objet de l'étude	6
II-3 : Objectifs	8
III- CONTENU DE L'ETUDE.....	9
III-1 : Phasage de l'étude	9
III-1.1 Phase 1 : Investiguer le champ des possibles	9
III-1.2 Phase 2 : Définition de la stratégie et détermination de scénarii.....	11
III- 1.3 Phase 3 : Plan d'actions pluriannuel et hiérarchisé	12
Fiches actions	12
III-2 : Livrables.....	13
IV- MODALITE ET ORGANISATION DE L'ETUDE	14
IV-1 Périmètre d'étude.....	14
Périmètre géographique	14
Périmètre thématique.....	16
IV-2 Documents de référence	16
IV-3 Calendrier.....	17
V- ENCADREMENT DE L'ETUDE	18
V-1 : Maîtrise d'ouvrage.....	18
V-2 : Pilotage et suivi.....	18
V-3 : Equipe mobilisée par le prestataire.....	19
VI- DECOMPOSITION DES PRIX GENERAUX ET FORFAITAIRES	Erreur ! Signet non défini.
VII- PROPRIETE INTELLECTUELLE ET CONFIDENTIALITE	Erreur ! Signet non défini.
VII-1 : Propriété des rapports établis	Erreur ! Signet non défini.
VII-2 : Obligation de confidentialité	Erreur ! Signet non défini.
VIII- OFFRES DE PRESTATION.....	Erreur ! Signet non défini.
VIII-1 Présentation des offres.....	Erreur ! Signet non défini.
VIII-2- JUGEMENT DES OFFRES.....	Erreur ! Signet non défini.

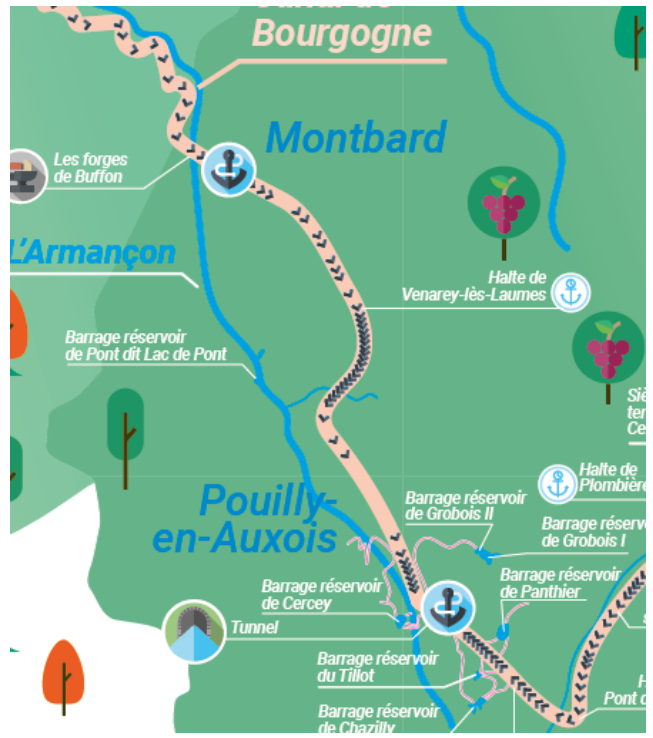
I- Eléments de contexte

Le tronçon central du canal de Bourgogne de Pouilly-en-Auxois à Venarey-Les-Laumes, fait l'objet dans le Contrat d'Objectifs et de Performances (COP), liant Voies navigables de France à sa minorité de fret, d'un niveau de service cible « Gestion hydraulique & nautisme » correspondant à un mouillage à 1m40 et à une fermeture du secteur à la navigation. En effet, la navigation y est très réduite ces dernières années (pas de fret et entre 100 et 200 passages de bateaux de plaisance par an). Cette faible fréquentation a conduit VNF à proposer d'adapter ses moyens en limitant son action à la seule gestion hydraulique et au développement d'autres activités. Par conséquent, le développement de la navigation sera limité à quelques pratiques de loisirs et d'activités nautiques, sauf si le territoire manifeste son intérêt et en partenariat autour du maintien de la navigation, la mise en valeur de l'attractivité autour de la voie d'eau et son importance dans la gestion hydraulique et dans l'alimentation de la partie nord du canal de Bourgogne.

L'annonce de cette proposition lors des Commissions locales des usagers reprise dans la presse, a provoqué d'importantes réactions des territoires et des usagers notamment par le biais de motions de collectivités pour s'opposer à ce scénario (7 communes, 2 EPCI et 1 Pays). Une réunion à l'initiative du député Didier Paris a eu lieu le 13 mars 2023 à Pouilly-en-Auxois en présence de la Région Bourgogne-Franche-Comté (vice-président et représentant du cabinet), du Conseil Départemental de la Côte d'Or, des sous-préfets de Montbard et de Beaune, de VNF, ainsi que de plusieurs maires et présidents de communes et d'EPCI concernés afin d'évoquer ce dossier et imaginer d'autres scénarii.

Aujourd'hui, la nécessité d'une mobilisation territoriale autour du devenir de la partie centrale du canal de Bourgogne est donc plus forte que jamais afin de répondre aux enjeux économiques, climatiques et stratégiques des territoires traversés par cet axe, et les territoires répondent présents.

Ainsi, l'établissement public VNF souhaite porter une vaste réflexion pour co-construire avec les acteurs de la voie d'eau les différents scénarii alternatifs. Cette démarche s'appuiera sur une étude externalisée qui aura pour objectifs de proposer une gestion et une gouvernance réalistes, partagées, soutenables et résilientes du canal sur ce territoire, allant au-delà des simples questions liées à la navigation.



II- Lancement de l'étude

II-1 : Une situation favorable

Aujourd'hui, la partie centrale du canal de Bourgogne bénéficie de la proximité territoriale de la Métropole Dijonnaise avec les atouts de la campagne qui sont les services de proximité, la qualité de vie (air, bruit, espace). Le développement de la voie d'eau et des barrages réservoirs est un atout majeur dans l'offre aux nouveaux habitants tout en améliorant le cadre de vie des citoyens déjà résident.

Le territoire concerné est entièrement couvert par des contrats de relance de la transition écologique par le Pays Beaunois et par le Pays Montbardois. Ces engagements des territoires sont très représentatifs de la volonté de s'inscrire dans une dynamique importante pour lutter contre les conséquences du changement climatique. Ces planifications ainsi que les nombreux documents applicables ou en cours d'élaboration (SCOT, PLUI...) manifestent un réel intérêt des collectivités à avoir une cohérence sur leur secteur et notamment autour du canal de Bourgogne.

De son côté, VNF souhaite travailler en partenariat aux collectivités pour valoriser la voie d'eau et ses abords aux bénéfices des territoires travers des partenariats ambitieux et multithématiques.

Pour concrétiser ces envies communes, il est nécessaire de répondre aux problématiques par les parties prenantes :

- Connecter le territoire au canal et aux barrages réservoirs via de nouveaux aménagements ;
- Améliorer le potentiel des chemins de halage, contre-halage et des berges ;
- Prendre en compte la problématique de la préservation de la ressource en eau dans toutes ses valeurs d'usage ;
- Préserver le patrimoine (ouvrages remarquables, maisons éclésières...) ainsi que l'environnement et la biodiversité sur le territoire ;
- Ancrer le développement économique autour de la voie d'eau dans une démarche durable et résiliente face aux enjeux des changements climatiques et l'image d'une voie verte.

La déclinaison des problématiques ci-dessus n'est pas exhaustive et peut être étoffée de tout autre sujet en lien avec la voie d'eau et le territoire concerné.

Si l'ensemble des territoires est unanime sur l'intérêt de valoriser le potentiel de développement de la partie centrale du canal de Bourgogne, il est nécessaire de se saisir de cette opportunité pour donner du corps à cette volonté en renforçant la cohérence des politiques publiques locales et les synergies sur cette ambition.

II-2 : Objet de l'étude

La présente consultation a pour objet la désignation d'un prestataire chargé d'accompagner Voies navigables de France et les territoires concernés dans la définition d'un projet co-construit sur le court, moyen et long terme, en cohérence avec les politiques et les stratégies locales de développement, sur le tronçon du canal de Bourgogne situé entre Pouilly-en-Auxois à Venarey-Les-

Laumes (Cf. carte ci-dessus) et en lien avec les barrages et rigoles du système alimentaire du canal de Bourgogne.

Il s'agit d'identifier entre autres, au regard des enjeux et des ressources mobilisables, tous les potentiels de développement au bénéfice des territoires et d'indiquer comment les exploiter dans tous les domaines qui paraîtront pertinents : économie, tourisme, développement durable, aménagement, urbanisme, gestion de la ressource en eau, patrimoine historique et culturel, biodiversité, déplacements et mobilité, environnement, paysager.

Ces aménités et services sont de plusieurs ordres. Aussi, le prestataire intégrera dans la réflexion des pistes de développement qui seront à confirmer et compléter durant l'étude :

- Le développement de la navigation de plaisance. L'objectif sera de réinterroger l'opportunité du développement du tourisme fluvial au regard des coûts estimés et des perspectives de retombées économiques pour les territoires. L'analyse se verra intégrante une dimension prospective, dans le temps et l'espace, c'est-à-dire en définissant le potentiel de tourisme fluvial à une échelle plus large tout en évaluant les impacts du changement climatique sur la navigabilité des canaux.
- La capacité à subvenir aux besoins de ressource en eau du territoire (prélèvements, AEP...) tout en respectant toutes les valeurs d'usage.
- Le développement des activités loisirs sur et aux bords de voie d'eau et barrages réservoirs en intégrant les démarches existantes sur le territoire (base de location de Venarey-Les-Laumes, centre de voile de Panthier-en-Auxois, pêches, ...)
- Le développement d'un réseau d'itinéraires « modes doux », support de l'itinérance touristique (tourisme fluvestre) mais également des mobilités douces pour les habitants des territoires. L'analyse pourra s'appuyer sur les schémas de développement des modes doux existants ou en cours en identifiant par exemple les problématiques de connexions entre les territoires mais également l'offre de services nécessaires pour participer au développement des modes doux sur ce linéaire.
- Le développement des offres touristiques notamment d'hébergements en bord de voies d'eau (gîtes, hébergements insolites...) et restauration, valorisant les maisons éclésières sur le territoire
- La préservation de l'écosystème et de la biodiversité présents autour de la voie d'eau et du système alimentaire (espaces naturels, faune, flore...).
- Etc.

Une fois les différentes pistes établies par le prestataire et les groupes de travail, un ordre de priorité devra être dressé afin de déterminer de manière concertée les choix qui alimenteront les scénarii en cohérence avec les secteurs voisins et les politiques publiques locales.

Le développement de scénarii complets, concertés, soutenables, résilients et réalisables doit s'appuyer sur l'environnement, le paysage, le patrimoine naturel exceptionnel, etc. qui constituent les réels atouts des territoires. La stratégie d'aménagement et de valorisation doit proposer une offre diversifiée, équilibrée, durable et partagée associant respect et valorisation des patrimoines culturels et architecturaux, prise en considération de la biodiversité et de la ressource en eau dans toutes ses valeurs d'usage, ainsi que le développement d'activités ludiques à destination de la population résidente et des visiteurs. Le travail devra permettre d'aboutir à un concept et un chiffrage permettant d'identifier une vocation fédératrice des acteurs du territoire autour du canal de Bourgogne.

Par ailleurs, cette stratégie doit être concrète, réalisable et économiquement viable. Pour cela, elle devra faire l'objet d'un dialogue entre VNF et les collectivités afin d'en délimiter les contours financiers.

II-3 : Objectifs

Dans ce contexte, l'étude devra explorer toutes les pistes ouvertes par ce premier constat partagé afin d'établir un état des lieux. L'objectif est d'identifier tous les potentiels de développement au bénéfice du territoire concerné par la partie centrale du canal de Bourgogne et du système alimentaire et d'indiquer comment les exploiter, dans tous les domaines qui apparaîtront comme pertinent : économie, tourisme, développement durable, aménagement, urbanisme, gestion de la ressource en eau, patrimoine historique et culturel, biodiversité, déplacements et mobilité, environnement paysager.

L'étude devra établir une stratégie à travers un ensemble d'actions touchant les thématiques déjà citées mais aussi en matière de pilotage, animation et gouvernance, financement, partenariat.

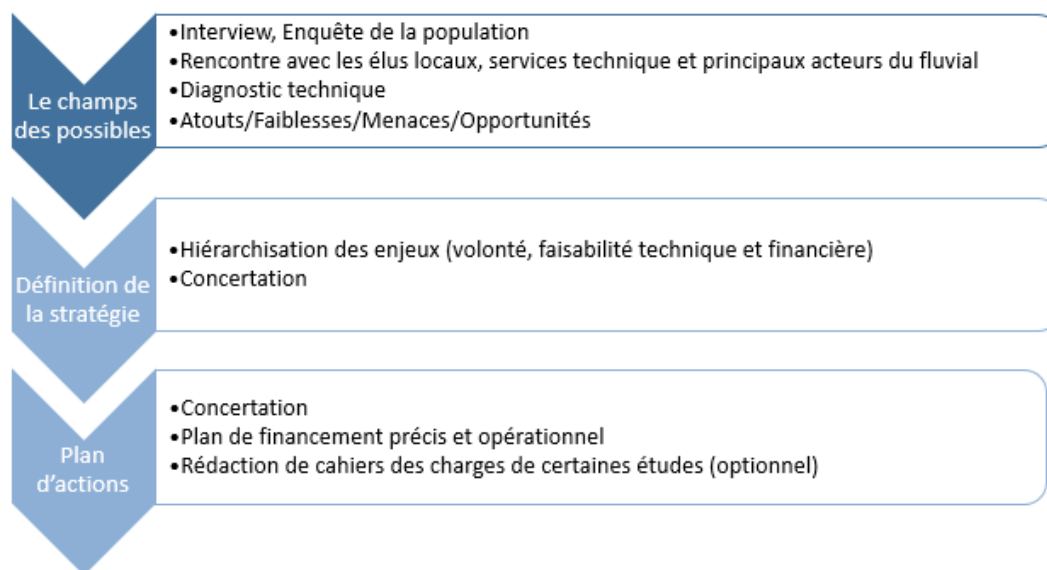
La liste ci-dessous précise certains objectifs et est non-exhaustive :

- Identifier les potentiels de développement et les coûts d'investissement et de fonctionnement prévisionnels, et indiquer comment les exploiter ;
- Proposer des stratégies de coordination et de coopération pour l'optimisation des moyens (fonciers, humains, etc.) ;
- Proposer un schéma de gouvernance tant en phase d'étude qu'en phase opérationnelle de développement ;
- Associer les actions publiques et privées tant au niveau des initiatives que des investissements.

III- CONTENU DE L'ETUDE

III-1 : Phasage de l'étude

L'objectif de l'étude sera d'aboutir à la rédaction d'une charte de coopération posant une instance de gouvernance et un programme d'actions financées, qui sera l'aboutissement d'un travail collaboratif entre, élus locaux, acteurs techniques et acteurs financiers. Aussi cette charte devra être, pour les élus et les services des différents acteurs, **un outils clef en main** permettant de **mettre en œuvre de façon opérationnelle** un certain nombre d'aménagements et d'actions en cohérence avec la ressource fluviale. La charte aboutira ainsi à un projet d'investissement parfaitement défini et financé.



III-1.1 Phase 1 : Investiguer le champ des possibles

Cette première phase constituera un temps de mobilisation des acteurs, de recherches et de compilation des données existantes et d'expertise du domaine public fluvial. Elle consistera également à faire un diagnostic de la situation actuelle tout en établissant une analyse coûts/bénéfices autour des activités liées à la voie d'eau et au système alimentaire. Cette étape est importante puisqu'elle va conditionner la phase visant à l'établissement de scénarii de valorisation de la partie centrale du canal de Bourgogne.

Au terme de cette première phase, le livrable attendu est une présentation du diagnostic au Comité de Pilotage qui devra être claire, synthétique et vulgarisée afin que les enjeux soient partagés et bien assimilés. Le prestataire devra également proposer une méthode d'animation pour la phase 2 de la démarche et un calendrier associé. Au début de la phase 2, une présentation synthétique des résultats du diagnostic sera transmise aux participants des ateliers de travail.

La durée de cette première phase est d'environ 3 mois et s'achèvera par la validation de cette première phase d'investigations par le Comité de Pilotage.

➤ **Diagnostic et analyse coûts/bénéfices**

Le **diagnostic technique** doit être effectué par le prestataire incluant aussi bien l'analyse des documents d'urbanisme, que des missions de terrain permettant d'avoir une analyse paysagère, patrimoniale, touristique et économique du canal et ses abords. Ce travail doit s'appuyer prioritairement sur l'analyse des documents existants et établir une synthèse des « contrats territoriaux, charte fluviale... » portés par d'autres structures sur des territoires différents.

Ce diagnostic comportera une analyse coûts/bénéfices des activités actuelles liées à la voie d'eau et au système alimentaire :

- Coûts :
 - Coût de fonctionnement et d'investissement sur l'infrastructure selon les scénarii ;
 - Aménagements actuels pour le développement du tourisme
 - Entretien de la Véloroute
 - Etc.
- Bénéfices :
 - Retombées économiques
 - Externalités positives (environnementales, soutien d'étiage, ...)

Le prestataire s'appuiera sur les données existantes transmises par les parties prenantes.

➤ **Investigation**

Devra également mettre en œuvre une **méthode d'investigation** permettant de compiler les enjeux et volontés du territoire en matière de développement fluvestre. Devront être détaillées les techniques de communication, les moyens mis en œuvres, les compte-rendu et grille d'entretien pour récolter les avis des catégories suivantes :

- Les territoires concernés : élus et services techniques
- Partenaires institutionnels et financiers : Services de l'Etat, Région, département, sous-préfectures, préfecture, Agence de l'eau...
- Gestionnaires, usagers et professionnels de la voie d'eau : VNF, loueurs, gestionnaire de péniches-hôtel, associations de plaisanciers ...
- Acteurs du tourisme : Côte d'Or Attractivité, Offices de tourisme...
- Association environnementales : LPO (ENS de Cercey, ...), SHNA, conservatoire des espaces naturels, agence régional de la biodiversité...
- Population dont les collectivités voisines

A l'issue de ce travail et à l'aide des compétences du prestataire, un diagnostic partagé émergera et devra permettre de définir dans un premier temps les atouts, faiblesses, menaces et opportunité du fluvestre*¹ au sein de ce secteur.

L'objectif sera de recenser et de synthétiser les idées et les potentiels de valorisation de la partie centrale du canal de Bourgogne. L'analyse AFOM devra permettre :

¹ Fluvestre : englobant toutes activités touristiques et de loisirs se pratiquant sur et le long des fleuves et canaux (*tourisme fluvial, mais aussi itinérance à vélo, randonnée pédestre, balade équestre, paddle, kayak, etc.*).

- D'identifier les aménités qu'offrent ce tronçon central auprès des habitants, les potentialités de développement et comment les maximiser en fonction des cibles choisies, des externalités positives pour l'environnement, etc. ;
- De définir les différents périmètres touristiques à valoriser (au sein même du périmètre géographique précisé ci-après IV-1) en lien avec le canal de Bourgogne, à des échelles variées, et la cohérence qu'il est nécessaire d'assurer entre ces derniers pour atteindre les objectifs de valorisation.

III-1.2 Phase 2 : Définition de la stratégie et détermination de scénarii

A l'issue de l'étude des champs des possibles et en concertation avec la collectivité, le prestataire devra hiérarchiser les enjeux voire en écarter (temporairement ou définitivement). Cette hiérarchisation doit se faire de concert entre VNF et les territoires. Elle devra être compatible avec les schémas et orientations locaux déjà préétablis sur le secteur ainsi qu'avec les objectifs stratégiques du Contrat d'Objectifs et Performance de VNF.

A travers le pilotage d'un atelier associant les acteurs, chaque scénario sera décliné en objectifs stratégiques qui devront à minima intégrer les dimensions suivantes :

- Définir un niveau de service en terme d'exploitation et de maintenance du canal et du système alimentaire dans le but d'assurer par ses infrastructures, une gestion durable de la voie d'eau et le transport de la ressource en eau sur le secteur central du canal de Bourgogne ;
- Identifier les multiples valeurs d'usages de la voie d'eau et du système alimentaire pour qu'elles s'inscrivent dans une dynamique d'attractivité et de valorisation du territoire ;
- Déterminer le niveau d'implication des acteurs va demander le scénario (gouvernance, communication, concertation...).

Il sera important d'intégrer dans ces scénarii ce qui est déjà existant, ce qu'il convient de renforcer (améliorer la cohérence, communication...) et ce qui relève de l'ambition nouvelle et doit être argumenté. De même, les scénarii proposés devront intégrer les logiques d'échelles de développement territorial et touristique (ambitions régionales, départementales, des territoires, voisins...).

Afin de pouvoir sélectionner l'un des scénarii présentés, la condition de réussite est la soutenabilité financière dudit scénario et sa faisabilité par l'ensemble des parties prenantes. Pour cela chaque scénario devra faire l'objet d'une analyse fines des retombées économiques directes ou indirectes (d'après des indicateurs régionaux, nationaux ou de projets ayant évolués fait évolués ces retombées économiques) et du chiffrage (fonctionnement et investissement) prévisionnel des scénarii. Ainsi, dans le cas du développement du fluvial, il sera nécessaire d'évaluer les niveaux de services que VNF sera en mesure d'assurer, en lien avec les territoires, notamment les coûts d'investissement et de fonctionnement.

Une priorisation des objectifs stratégiques devra être réalisée pour s'assurer de la bonne réalisation du scénario.

La durée de cette phase est estimée à environ 3 mois et s'achèvera par la validation au Comité de Pilotage d'un scénario composé de grands objectifs stratégiques et d'une estimation financière.

Le scénario choisi servira de base à la charte de coopération et son programme d'actions qui constituent le livrable final de cette étude.

III- 1.3 Phase 3 : Plan d'actions pluriannuel, hiérarchisé & Gouvernance

A partir des objectifs stratégiques précédemment identifiés et validés, un plan d'actions pertinent, cohérent, réaliste et pluriannuel sera établi. Il comprendra un planning détaillé des actions décidées et des échéanciers budgétaires, avec une identification des maîtres d'ouvrage et des financements pour sa mise en œuvre.

Le programme d'actions sera hiérarchisé en fonction de critères déterminés par le Comité de Pilotage (coût, faisabilité, maturité du projet...). Ces critères permettront de prioriser dans le temps les projets sous forme de fiches actions.

Le prestataire sera amené à proposer une méthode de concertation et d'animation, type ateliers, permettant aux acteurs locaux, avec son appui d'expert, de proposer, recueillir et sélectionner des actions dans le cadre de chacune des orientations du scénario retenu à l'étape précédente. Il s'agira de traduire des objectifs stratégiques en **objectifs opérationnels**. Ce plan d'actions devra comprendre des projets publics et des projets privés.

Prenant la forme de fiches-actions, ce travail permettra de recueillir une matière suffisamment détaillée et des projets suffisamment définis pour permettre à chaque maître d'ouvrage **de passer « directement » à la réalisation concrète**. Cela permettra également de définir la gouvernance à mettre en place pour la mise en œuvre et l'animation du plan d'actions sur toute sa durée.

La durée de cette phase est estimée à 4 mois et s'achèvera par la validation du programme d'actions par le Comité de Pilotage et la signature de la charte de coopération.

Fiches actions

Les fiches actions devront reprendre de façon lisible le volet ou thématiques à laquelle elle appartient, la priorité donnée lors du comité de pilotage ainsi que l'enjeu auquel elle est rattachée.

L'objectif devra être rappelé de façon succincte (3-4 lignes max.) Un plan de situation devra aussi être rattaché à l'action ainsi qu'une photo ou illustration si besoin.

Le contexte/historique devra apparaître de façon succincte dans la fiche action. Cet encart permettra à une personne extérieure ou nouvellement arrivée de se réapproprier la fiche action rapidement et de façon autonome.

Les différentes étapes nécessaires à la réalisation de l'action devront être détaillées garantissant ainsi la réalisation de cette dernière. Des notions de temps ou d'interaction entre les étapes devront figurer ou être explicitées à l'aide d'un logigramme.

Apparaîtront aussi les partenaires techniques et financiers, la maîtrise d'ouvrage prévisionnelle, un calendrier de réalisation ainsi que les indicateurs de réussite à enclencher en amont de l'action afin d'en mesurer la réussite.

Enfin l'estimation financière devra être la plus précise possible et pourra aller jusqu'à un plan de financement déjà abouti au regard des discussions entamées avec les différents partenaires.

Le prestataire devra engager la contractualisation avec les différents partenaires financiers et techniques indispensables à la réalisation de l'action.

Un encart facultatif pourra être ajouté afin de noter « alerte » : contraintes réglementaire, procédure longue, besoin d'une analyse juridique....

Les fiches doivent être compréhensibles sans avoir recours au diagnostic initial. Elles ne devront pas excéder une feuille A4 recto/verso.

III-2 : Livrables

Le livrable souhaité devra retracer la démarche ci-dessus en s'appuyant sur :

- La réalisation d'un diagnostic permettant l'état des lieux de la situation actuelle (activités, parties prenantes...) _ *Phase 1*
- L'animation d'ateliers pour faire émerger un projet de territoire concerté autour de la voie d'eau pour définir les scénarii les plus soutenables et souhaitables composés d'actions. La qualité de l'animation est un élément primordial à la réussite de la démarche de concertation auprès de tous les acteurs (institutionnels, usagers, etc.) _ *Phase 2*
- Réaliser une analyse financière de chaque scénario permettant au COPIL de faire un choix éclairé financièrement _ *Phase 2*
- Définir un programme d'actions précis et concerté avec un calendrier et enveloppe budgétaire prévisionnel (fonctionnement et investissement) et identification des pilotes d'actions. Chaque action fera l'objet d'une fiche détaillée appelée « fiche action ou fiche projet » _ *Phase 3*

Pour clôturer la démarche, le livrable devra inclure une présentation finale à l'ensemble des parties prenantes, suite à la validation par le comité de pilotage.

Cette étude devra impérativement intégrer :

- La préparation des supports d'animation et de présentation qui seront transmises au Maître d'Ouvrage (à l'avance) ;
- La production d'éléments de cartographie et d'illustration ;
- La rédaction des comptes rendus de réunions en langue française ;
- La production de rendus intermédiaires sur chaque phase (diagnostic, scénarii, etc.).
- Un document de synthèse sur l'ensemble de la démarche compilant les résultats des différentes phases et mettant en perspectives les questions en suspens ;
- Un support de communication à l'externe de la stratégie choisie ;
- La production d'un rendu final charte de coopération sur une durée de 5,10... ans, regroupant :
 - o Les attentes fondamentales du maître d'ouvrage et du territoire,
 - o Les principales caractéristiques et enjeux du territoire (AFOM),
 - o L'exposé des orientations et actions envisagées par le biais de la stratégie déterminée lors des ateliers,
 - o Le mode de gestion retenu permettant de conforter la stratégie,
 - o Le programme d'actions (sous forme de fiches-actions),
 - o Le programme de financements des actions.

Une version informatique de tous les documents de travail et de synthèse, et les fichiers sources associés (en fonction des outils de travail : au format .ai ou .eps si création sous un logiciel de PAO, au format Word, illustrations en HD, et une version PDF HD des documents) seront fournis.

L'élaboration d'une version « communicante » de la stratégie territoriale et touristique aura pour vocation à être un outil pour la promotion du canal. Ce support de communication devra être pédagogique, lisible et facile d'emploi.

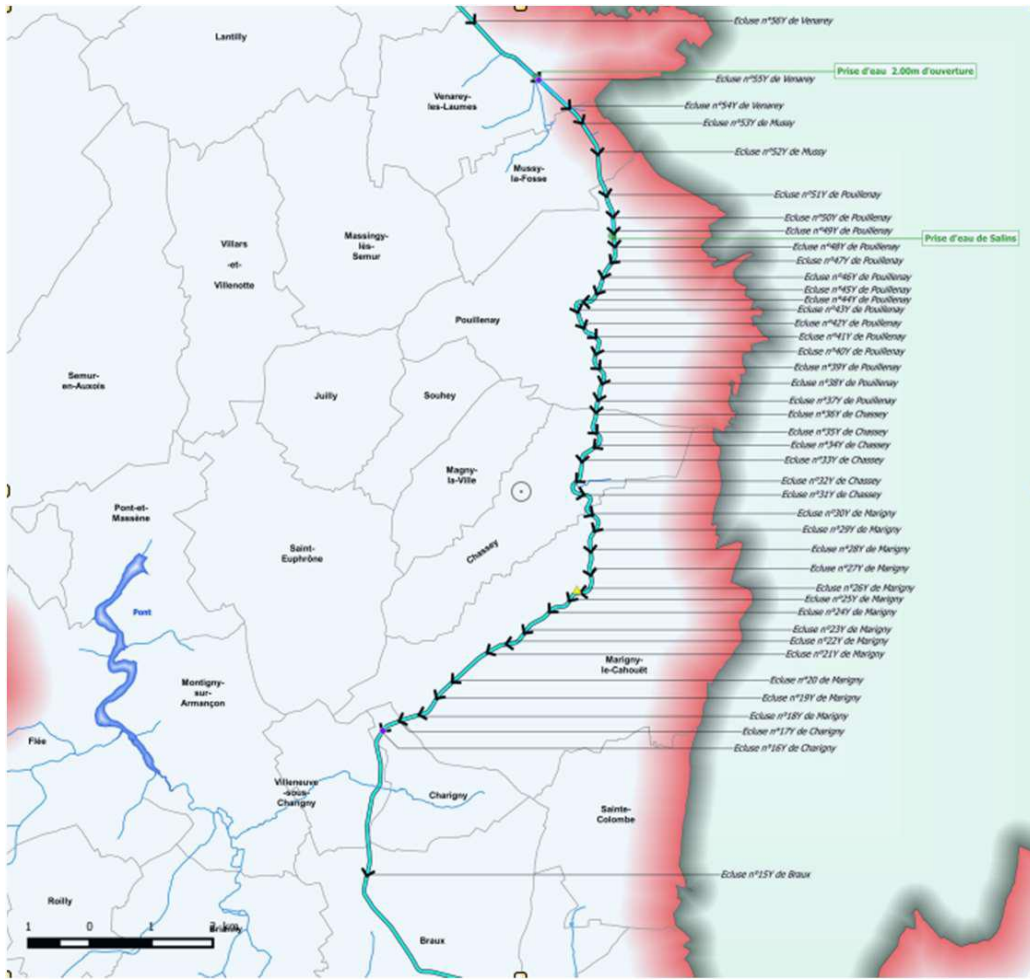
IV- MODALITE ET ORGANISATION DE L'ETUDE

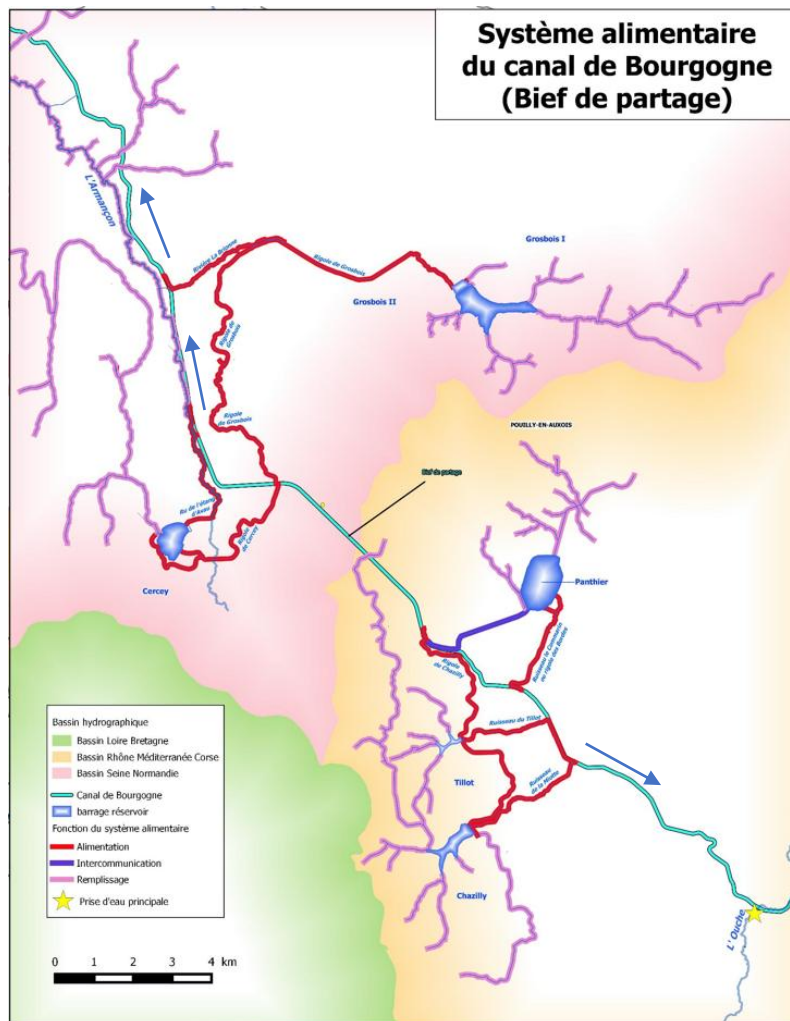
IV-1 Périmètre d'étude

Périmètre géographique

Le découpage en trois tronçons du canal de Bourgogne est pertinent de par ses caractéristiques techniques mais également son usage et potentiel de développement.

La présente étude devra donc porter spécifiquement sur le tronçon central du canal de Bourgogne, de Pouilly-en-Auxois à Venarey- Les-Laumes inclu afin de concentrer la réflexion sur l'émergence d'un scénario de gestion et de gouvernance innovant et adapté à la réalité de ce secteur. Il devra par contre s'assurer de la soutenabilité, au limite et la cohérence avec les itinéraires voisins. Devra également être intégré à la réflexion le système alimentaire du canal de Bourgogne dans sa globalité et notamment le développement des potentiels qui gravitent autour des barrages-réservoirs à travers leurs nombreuses valeurs d'usages : stockage d'eau, activités de loisirs, nautisme, valeurs environnementales, etc.





Périmètre thématique

L'avenir de la partie centrale du canal de Bourgogne est lié au projet de territoire qui émergera de cette démarche. Pour cela, il est nécessaire d'élargir le champ de réflexion au-delà de la simple question de la navigation. En effet, cet itinéraire présente d'autres opportunités qui doivent être explorées afin de construire un scénario alternatif robuste (infrastructure, attractivité et valorisation territoriale, etc.).

Par voie de conséquence, le prestataire devra adopter une **approche multiscale** dans le cadre de son diagnostic et définir un plan d'actions ouvert sur tous les prismes de ce secteur.

Le diagnostic est **ouvert à tous les domaines d'activités et familles d'acteurs** impliqués directement ou indirectement dans la filière fluviale.

IV-2 Documents de référence

Les documents suivants devront notamment être pris en compte dans la réalisation de la phase « champs des possibles » :

- PLU/PLUI de chaque commune et EPCI,
- Schéma Directeur d'Aménagement de la Gestion de l'eau et documents associés
- Schéma de Cohérence Territoriale du PETR Auxois-Morvan du Pays Beaunois et du Pays Montbardois

- Projet(s) de territoire et Contrats de relance et de transition écologique
- Contrat d'Objectifs et Performance de VNF

Autres :

- Possibilité de demander les couches SIG de VNF en ciblant certaines thématiques (ouvrages, maisons éclusières...)

Le prestataire s'assurera que les actions respectent le cadre réglementaire en vigueur (code de l'environnement, code de l'urbanisme, code du patrimoine, etc.)

IV-3 Calendrier

La mission est estimée à une année minimum et se répartie en trois temps : phase n°1 en 3 mois, phase n°2 en 3 mois et phase n°3 en 4 mois. Ci-dessous une proposition de calendrier non définitif.

Le principe primordial est que la démarche devra être opérationnelle dès la saison 2025.

	Mois 1	Mois 2	Mois 3	Mois 4	Mois 5	Mois 6	Mois 7	Mois 8	Mois 9	Mois 10	Mois 11	Mois 12	Mois 13	Mois 14	Mois 15
Comité de lancement															
Recrutement AMO															
Comité de pilotage n°1															
Phase 1															
Comité de pilotage n°2															
Phase 2															
Comité de pilotage n°3															
Phase 3															
Comité de pilotage n°4															
Signature de la Charte															

Sur cette base, le prestataire détaillera dans son mémoire technique le calendrier et la méthode de travail qu'il propose.

V- ENCADREMENT DE L'ETUDE

V-1 : Maîtrise d'ouvrage

- Voies navigables de France
- Nom, prénom, qualité du signataire du marché :

Monsieur Olivier FAURIEL

Directeur Territoriale Centre Bourgogne
1 Chemin Jacques de Baerze
CS 36229
21062 Dijon CEDEX

- Contact pour obtenir des informations techniques :

Olivia MARTIN

Cheffe de projet modernisation
Service Exploitation Maintenance Environnement Hydraulique
07.65.15.56.63
Olivia.martin@vnf.fr

Léa MERCUZOT

Chargée de développement
Service Développement de la Voie d'Eau
07.64.33.16.85
Lea.mercuzot@vnf.fr

V-2 : Pilotage et suivi

Le prestataire travaillera en étroite collaboration avec le Chargé de Mission désigné par la Plaine Dijonnaise et le chargé de mission désigné par VNF. Ces deux entités co-piloteront le suivi de cette étude.

Deux « instances » participeront au suivi de l'étude :

- **Comité de Pilotage** : présidé par VNF, il aura la charge de valider les différentes phases. Il sera composé des membres permanents suivant :
 - La Direction Territoriale Centre-Bourgogne de Voies navigables de France
 - M. le Député D. Paris
 - M. le Député H. Brigand
 - M. le Sénateur F. Patriat
 - M. Le Préfet de Région
 - Mme La Sous-Préfète de Beaune
 - Mme La Sous-Préfète de Montbard
 - Région Bourgogne Franche Comté
 - Comité Régional du Tourisme Bourgogne-Franche-Comté
 - Conseil Départemental de la Côte d'Or
 - Côte d'Or Attractivité
 - Ms les Présidents des Communautés de Communes Pouilly/Bligny ; Terres d'Auxois ; Pays d'Alésia et de la Seine
 - Mme le Maire de Saint-Jean-de-Losne M-L. Duparc

- Agence de l'eau Sein Normandie
 - Représentants des filières usagers du Canal de Bourgogne
- **Comité technique** : il aura pour mission de préparer les comités de pilotage, de relire, corriger, modifier, compléter les documents de diagnostic, enjeux et fiches action. Ils auront un rôle d'interface entre le prestataire et les membres du Comité de pilotage. Il sera composé des membres suivants :
- Les services techniques des instances présentent au COPIL
 - Un représentant des filières d'usagers (PH, plaisanciers...)
 - Des représentants d'associations en lien avec le canal
 - ...

Le prestataire proposera également une méthodologie pour le fonctionnement des ateliers (au moins un par phase), mais celle-ci, tout en étant originale, devra respecter certains principes garants de son efficacité et, en particulier : des groupes pluridisciplinaires, une approche systématique de la problématique, un encouragement de la libre-expression. Le prestataire devra favoriser l'organisation du groupe, le rythme de travail et le suivi au sein du groupe, et veiller à ce que les participants soient des producteurs et non des consommateurs.

Aussi, il reviendra au prestataire d'identifier et de proposer les participants aux ateliers, en plus des membres du comité technique. Voici une liste de participants identifiés, qui sera donc à compléter : Clubs Nautiques, associations d'usagers du vélo, fédération de pêche, les offices du tourisme, etc.

V-3 : Equipe mobilisée par le prestataire

Le prestataire désignera un chef de projet qui sera le seul interlocuteur du Maître d'Ouvrage.

L'équipe devra être pluridisciplinaire, mais présentera cependant de réelles compétences dans les domaines urbanistique, économiques, réglementaires, touristiques et environnementales. Elle disposera d'une maîtrise à la conduite d'opérations d'aménagement (infrastructure, foncier, ...).

Cette étude comportant une forte dimension de concertation, le prestataire devra également posséder des compétences en matière d'animation de débat, d'enquête audiovisuelle, de démarche participative ...

Le candidat joindra le CV des différents intervenants et les principales références sur des missions similaires. Devra être présentée la répartition des membres de l'équipe selon les missions qui leur seront confiées.

Au regard du caractère multithématique de la présente commande, il est attendu qu'une seule structure ou un groupement de commande (regroupement de plusieurs bureaux d'études compétents dans différents domaines) prenne en charge ce projet. Toutefois, si certains travaux devaient être sous-traités à d'autres intervenants, ces derniers devront être clairement spécifiés dans le contrat (domaine et temps d'intervention). En cas de conflit avec un sous-traitant, la structure prestataire principale assumera toute la responsabilité du dossier.